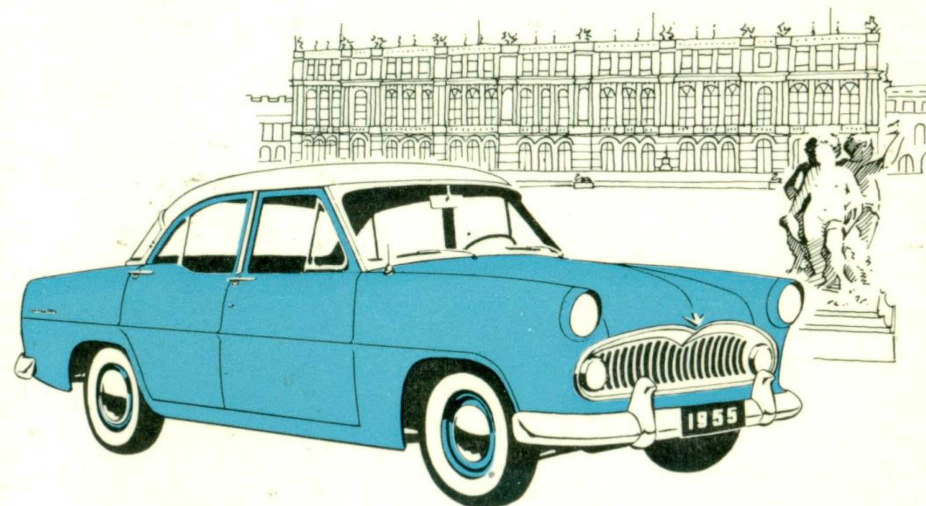


H-55-F2-1000

Instructieboekje



Versailles

Régence

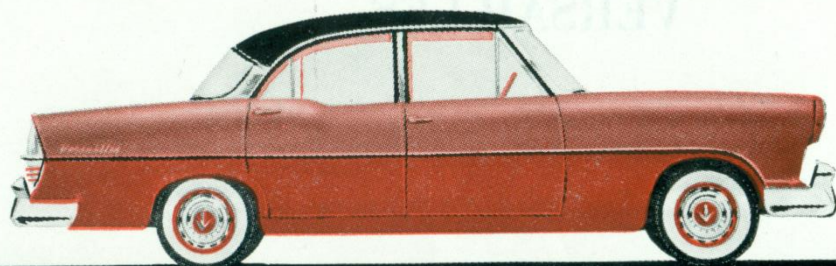
VERSAILLES

RÉGENCE

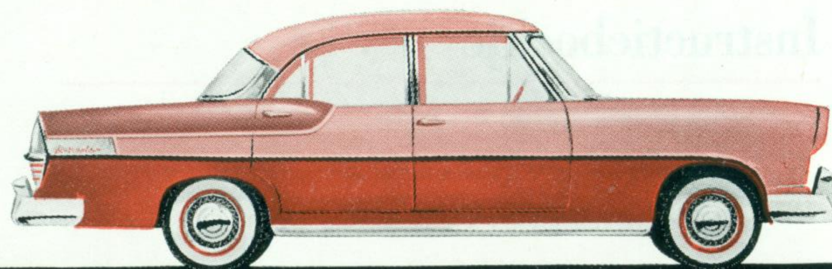
Instructieboekje

N.V. Nederlandsche Ford Automobiel Fabriek - Amsterdam

versailles



régence



Voorwoord

Dit instructieboekje is geschreven met het doel U volledig vertrouwd te maken met uw Versailles.

U vindt erin alle aanwijzingen over de bediening en het onderhoud.

Wanneer U deze ter harte neemt, hebt U de zekerheid, dat U steeds over een blijvend zuinige en parate wagen beschikt. Lees daarom dit boekje zorgvuldig door en leg het dan in het handschoenenkastje van uw Versailles, zodat U het altijd bij de hand hebt.

Mochten reparaties of nieuwe onderdelen onvermijdelijk worden, eis dan steeds originele Ford onderdelen en sta erop, dat de werkzaamheden worden verricht door Ford geschoolde monteurs. Vakmanschap is voor het repareren van uw wagen immers even onontbeerlijk als voor het bouwen ervan.

N.V. Nederlandsche Ford Automobiel Fabriek - Amsterdam

AFDELING SERVICE



Sleutels

Met uw Versailles ontvangt U twee exemplaren van elk der beide sleutels die U nodig hebt.

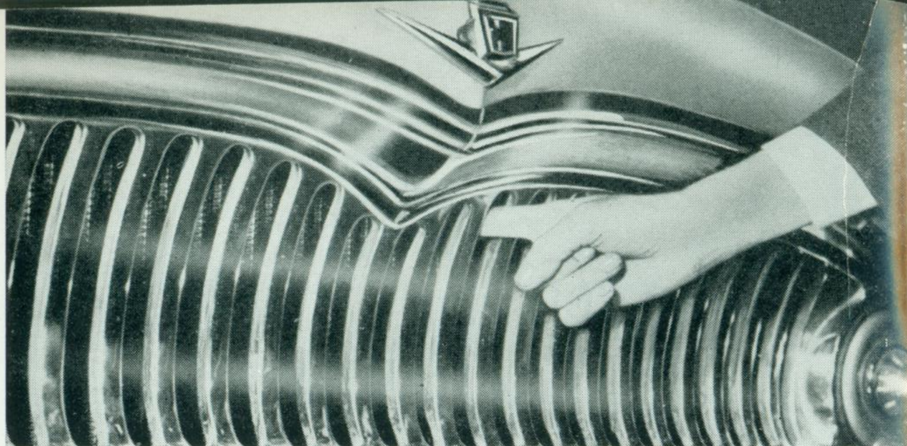
De ene dient voor het ontstekingscontact en voor het afsluiten der beide voorportieren. De andere is voor het handschoenenkastje en de kofferruimte. Elke sleutel draagt een nummer, dat U zorgvuldig moet noteren voor het geval U een Ford-sleutel zoudt verliezen. Uw Ford-dealer kan U dan nl. nieuwe sleutels bezorgen.

LEER

UW NIEUWE

VERSAILLES

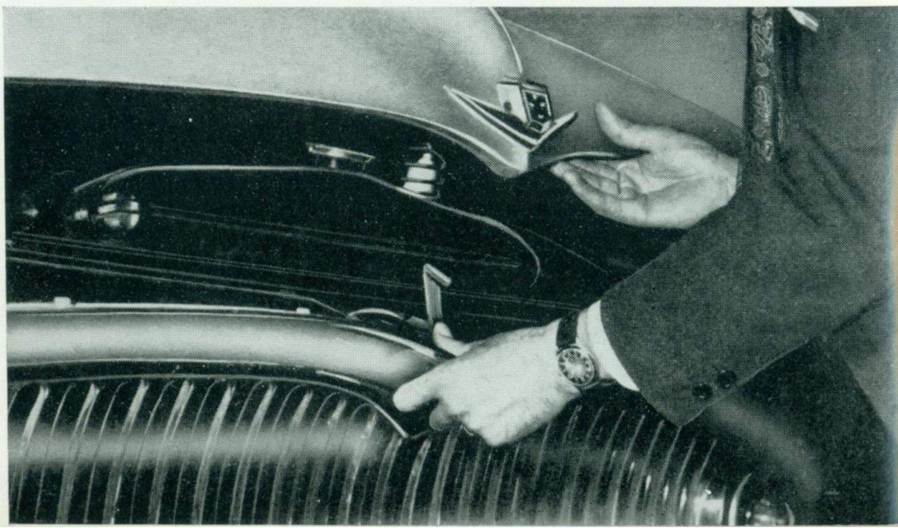
KENNEN



Openen en sluiten van de motorkap

Trek het handle naar voren, dat zich achter de spijlen van het radiatorscherm bevindt, en druk de daarnaast zittende veiligheidspal naar boven. De motorkap wipt dan een eindje omhoog en kan met de hand verder worden geopend, terwijl een lampje in de motorruimte automatisch gaat branden.

De kap blijft in de geopende stand staan omdat zijn gewicht door trekveren aan de scharnieren wordt uitgebalanceerd. Bij het sluiten drukt men de kap stevig in het slot, waarbij deze door de veiligheidsinrichting automatisch vergrendeld wordt.



Instrumenten en bediening

De meters en instrumenten, onontbeerlijk om het goed functionneren van uw Versailles te verzekeren, zijn zodanig geplaatst, dat men ze gemakkelijk kan aflezen, resp. bereiken en bedienen, waardoor alle nodige aandacht aan de besturing van de wagen kan worden besteed.

De navolgende afbeeldingen tonen U het instrumentenbord en meters, waarvan doel en bedieningswijze hieronder worden beschreven.

Handrem

A De handrem, die mechanisch de achterwielremmen bedient, kan in werking worden gesteld door aan de handgreep te trekken die rechts naast de stuurkolom zit. Dit gaat gemakkelijker als men gelijktijdig het rempedaal intrapt.

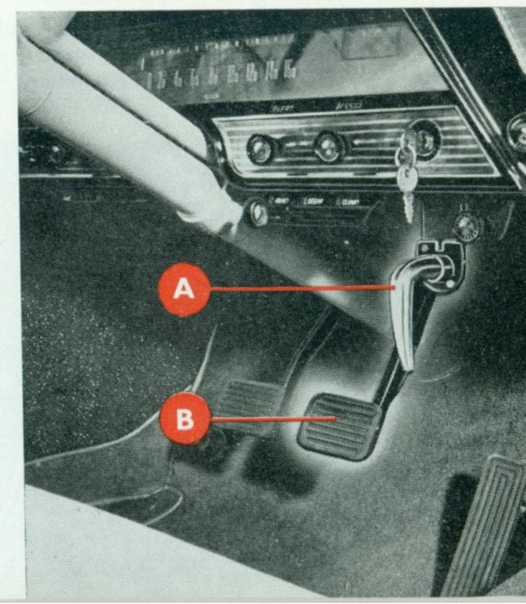
Om de handrem los te zetten, draait men de handgreep een kwart slag naar links alvorens hem naar voren te duwen tot hij stuit.

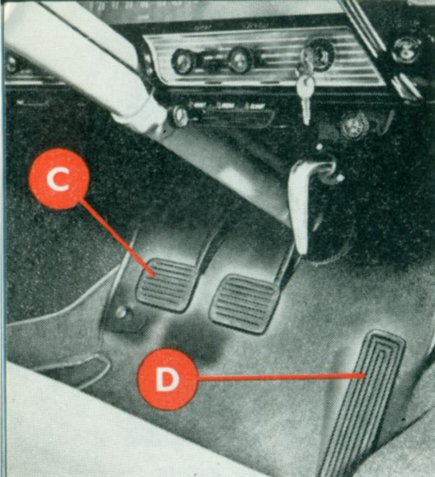
Vergeet niet, te controleren of de handrem wel geheel los staat voordat U wegrijdt, daar er anders kans bestaat op vroegtijdige slijtage der remvoering, warm lopen van de remtrommels, en een abnormaal hoog benzineverbruik.

Rempedaal

B Met dit pedaal bedient men langs hydraulische weg de remmen van alle vier wielen.

Bij het intrappen van dit pedaal, worden — door middel van een schakelaar aan de hoofdremcylinder — de stoplampen aan de achterzijde van de wagen in werking gesteld.





Koppelingpedaal

C Door dit pedaal in te drukken, verbreekt men de verbinding tussen de motor en de versnellingsbak.

Om de koppeling in goede staat te houden, mag men tijdens het rijden de voet NIET op het pedaal laten rusten, aangezien hierdoor de koppeling kan gaan slippen — met overmatige slijtage van het frictiemateriaal als gevolg — en het koppeling-druklager zal worden overbelast.

Gaspedaal

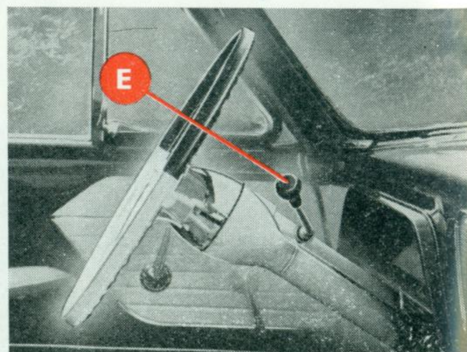
D Het toerental en de krachtsontwikkeling van de motor worden geregeld met behulp van dit pedaal. Door het meer of minder ver in te trappen regelt men nl. de stand van de beide smoorkleppen in de dubbele valstroomcarburator, en daarmee de hoeveelheid benzine-luchtmengsel die naar de cylinders stroomt.

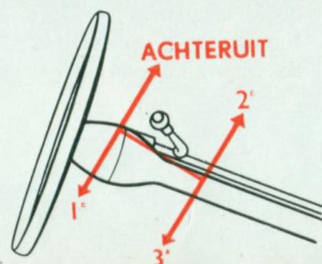
Versnellingshandle

E De stand van dit handle bij de verschillende versnellingen is op de figuur hiernaast aangegeven.

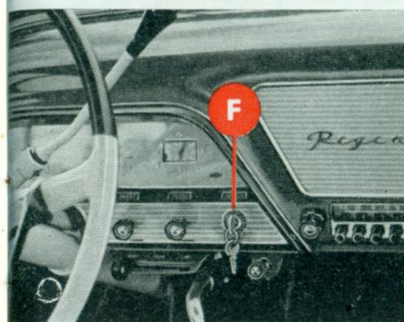
Wij raden U aan, bij het veranderen van versnelling de verplaatsing van het handle door de vrije stand heen betrekkelijk langzaam uit te voeren, opdat het synchronisatie-mechanisme in de versnellingsbak zijn werk zo doeltreffend mogelijk kan doen.

Teneinde overbelasting van de versnellingsbak, de koppeling en het differentieel te vermijden, is het nodig, de wagen volledig tot stilstand te laten komen alvorens de overbrenging achteruit, of — na gebruik daarvan — de eerste versnelling in te schakelen.





Ontstekings- en startschakelaar („Demar")



F Om de ontsteking aan te zetten, moet de desbetreffende sleutel in het contactslot gestoken en dan naar rechts gedraaid worden totdat de ontstekings- en oliedruk-verklikkerraampjes oplichten.

Voor het in werking stellen van de startmotor — na eerst te hebben gecontroleerd of het versnellingshandle wel „vrij" staat — draait men de sleutel nog verder dóór naar rechts. Laat hem los (waardoor hij terugveert) zodra de motor start.

Oliedrukverklikker

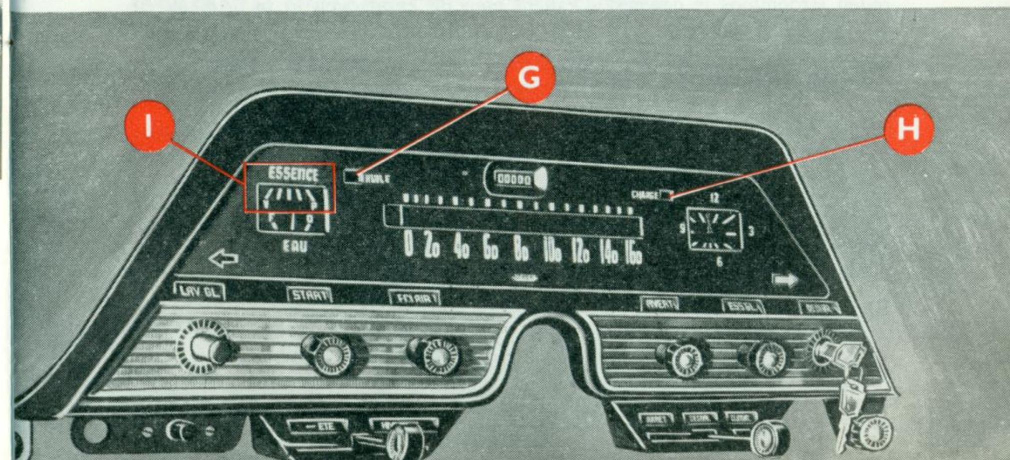
G Het lampje van de oliedrukverklikker gaat branden als men het ontstekingscontact aanzet, en moet uitgaan zodra de motor loopt. Gebeurt dit laatste niet, of gaat het lampje tijdens het rijden branden, dan moet men onmiddellijk stoppen en de motor afzetten, aangezien er anders kans op ernstige beschadiging van de motor bestaat. Waarschuw de dichtstbijzijnde Ford-dealer opdat hij de oorzaak van het wegvallen van de oliedruk kan opsporen en verhelpen.

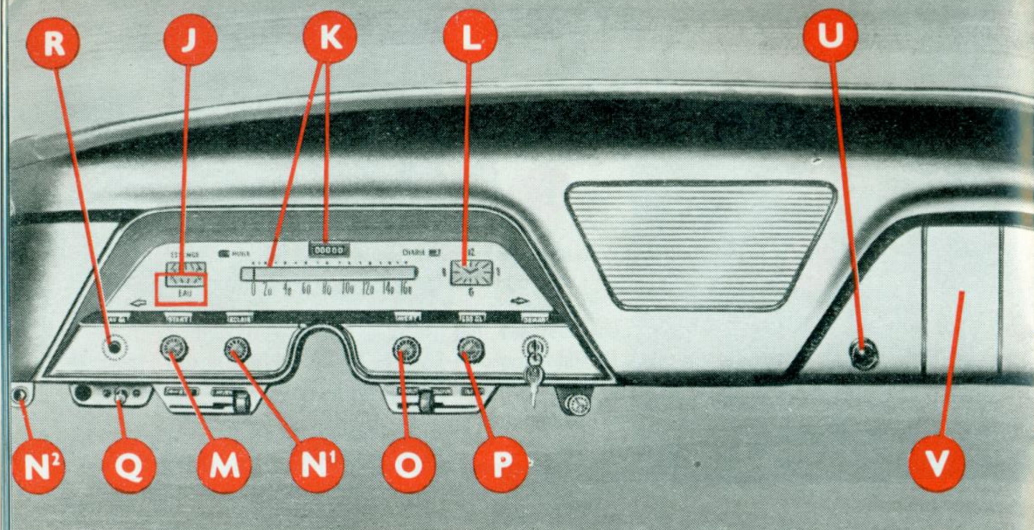
Laadstroom

H Het laadstroomverklikkerlampje begint te branden zodra het ontstekingscontact wordt aangezet, gaat flauwer branden als de motor draait, en moet uitgaan, zodra de motor het toerental bereikt waarbij de dynamo de batterij begint te laden.

Benzinestandmeter

I Deze meter, die alleen werkt bij aangezet ontstekingscontact, heeft een schaalverdeling waarop de hoeveelheid benzine in de tank door de wijzer wordt aangegeven. De afstand tussen twee opeenvolgende strepen komt met ongeveer 15 liter benzine overeen.





Koelwater-thermometer

J Deze geeft de temperatuur van het water in het koelsysteem aan. Indien tijdens het rijden de naald van de meter op „D" („Danger" — Gevaar) komt te staan, moet men de motor stopzetten en laten afkoelen tot zijn normale temperatuur. Daarna, **heel langzaam,** bij draaiende motor, water in de radiator bijgieten. De oorzaak van het abnormale verschijnsel moet zo spoedig mogelijk door een Ford-dealer worden opgespoord en verholpen.

Snelheidsmeter

K Deze bevindt zich in het midden van het instrumentenbord en wijst de rijsnelheid van de wagen aan. De kilometerteller er boven geeft het totaal aantal kilometers aan dat de wagen heeft afgelegd.

Klok

L Om deze, electrisch werkende klok gelijk te zetten, moet men de gekartelde knop indrukken en verdraaien. Voor het op gang brengen van de klok — hetgeen moet gebeuren als hij om de een of andere reden stroomloos is geweest — dient men de knop even in te drukken en dan vlug los te laten.

Choke-knop („Start")

M Met deze knop regelt men in de carburator het benzine-luchtmengsel voor het starten van de koude motor. De knop moet weer worden ingedrukt zodra de motor voldoende warm geworden is om regelmatig stationnair te draaien. Maak geen overdadig gebruik van de choke bij het starten en rijd ook maar kort met de knop uitgetrokken, daar anders een teveel aan benzine in de cylinders komt en de smeerolie zodanig verdunt, dat de zuigers en cylinders snel zullen slijten.

Verlichtingsschakelaar („Eclair")

N¹ Hieronder is aangegeven, hoe de verlichting functionneert bij de verschillende standen van de bedieningsknop.

Knop-stand	Verlichting	
Ingedrukt	Geen licht	
Half uit	Stadslichten — Drukken op stuurwiel-contactring geeft gedimd koplicht wanneer knop(O) (zie hieronder) geheel is uitgetrokken.	Knop rechtsom draaien ontsteekt de mistlampen. Zolang deze branden, is het verklikkerlampje **N²** aan.
Geheel uit	Koplichten — Groot of gedimd licht al naar gelang de stand van de dim-schakelaar links naast koppelingpedaal.	
Wanneer de verlichtingsknop half of geheel uitgetrokken is, branden tevens de achterlampen en de instrumentenverlichting.		

Keuze van het waarschuwingssignaal („Avert")

O Met de instelling van deze knop, welke drie standen heeft, kan de bestuurder kiezen welk waarschuwingssignaal hij wil gebruiken. Als deze knop geheel is ingedrukt, geeft men met de drukknop in het stuurwiel-midden een luid-klinkend hoornsignaal voor de buitenweg.

Met de knop half uitgetrokken, is het hoornsignaal minder luid, voor stadsgebruik.

Bij geheel uitgetrokken knop, kan men d.m.v. knipperen van de koplampen een waarschuwingssignaal geven door de contactbeugel op het stuurwiel in te drukken.

Ruitenwisser-bediening („Ess.Gl.")

P Door het uittrekken van deze knop stelt men de ruitenwissers in werking, mits het ontstekingscontact aangezet is.

Regeling instrumentenverlichting

Q Door het verdraaien van de gekartelde knop kan de verlichting van het instrumentenbord sterker of zwakker worden gemaakt.

Voorruitsproeier („Lav.Gl".)

R Als men op deze knop drukt, wordt een straaltje water tegen de voorruit gespoten. Door tegelijkertijd de ruitenwissers te laten werken, kan men op deze wijze de voorruit ontdoen van modder.

Verwarming en ventilatie

S **Directe ventilatie:** Plaats de knop, die zich **links** van de stuurkolom onderaan het instrumentenbord bevindt, in de stand die met „ETE" (zomer) gemerkt is; buitenlucht stroomt dan, van voren af, rechtstreeks door een kanaal de carrosserie in. Voor iets minder lucht knop tussen „ETE" — „HIVER" plaatsen. Op „HIVER" is de klep gesloten.

T **Verwarming:** De hiervoor dienende inrichting kan behalve als kachel tevens voor voorruitverwarming en ventilatie worden gebruikt.

De knop recht onder het contactslot heeft 4 standen:

1. ingedrukt: kraan op kachel gesloten.
2. uitgetrokken: kraan op kachel open.
3. linksom gedraaid) zie pijltjes op knop — blower uit
4. rechtsom gedraaid) zie pijltjes op knop — blower aan

De knop T1 heeft 3 standen:

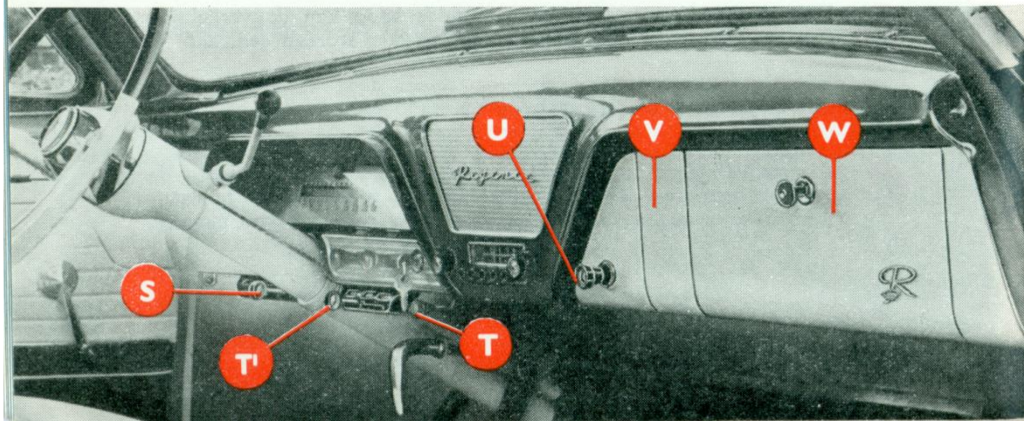
1. geheel links (ARRET) gesloten.
2. midden (DEGIVR) voorruitverwarming.
3. geheel rechts (CLIMAT) interieurverwarming.

Met de knop T1 regelt men dus de verdeling der binnenstromende warme en koude lucht: in de stand „Dégivr" (voorruitverwarming) of in „Climat" (interieurverwarming), al naar gelang men de warme luchtstroom naar de voorruit dan wel rechtstreeks in het interieur gevoerd wil hebben.

Door het verdraaien van de geheel ingedrukte knop onder het contactslot stelt men de blower in werking voor het naar binnen blazen van frisse lucht, hetzij naar de voorruit, hetzij rechtstreeks het interieur in, afhankelijk van de stand van knop T1 (zie boven).

Sigarenaansteker

U Als deze tot achter in zijn houder wordt gedrukt, zal hij daar blijven zitten totdat de weerstandsspiraal gloeit — 12 à 15 seconden — waarna hij vanzelf naar voren springt en uit de houder genomen dient te worden voor onmiddellijk gebruik.



Asbakje

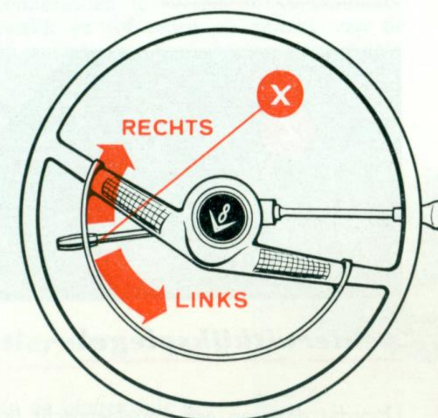
V Men opent het asbakje door op het onderste gedeelte te drukken waardoor de bovenkant naar voren komt. Om het bakje te kunnen ledigen, trekt men het in bovenwaartse richting uit zijn houder.

Handschoenenkastje

W Om dit kastje rechts in het instrumentenbord aangebracht, te openen, drukt men de slot-knop in, na eerst de sleutel in het slot te hebben omgedraaid. Bij de opening van het deksel gaat de verlichting in het kastje automatisch branden.

Richtingaanwijzers

X Door het handle links onder het stuurwiel naar boven te duwen, stelt men aan de rechterkant van de wagen de knipperlichten vooraan en achteraan in werking, en wordt dus een richtingverandering naar rechts aangegeven. Op soortgelijke wijze geschiedt het aangeven van een richtingverandering naar links door het genoemde handle in benedenwaartse richting te verstellen.



Ter contrôle op de werking van deze apparatuur, geeft een der beide pijltjes in de hoeken van het instrumentenpaneel een knipperlicht zodra en zolang de richtingaanwijzer aan die kant functionneert.

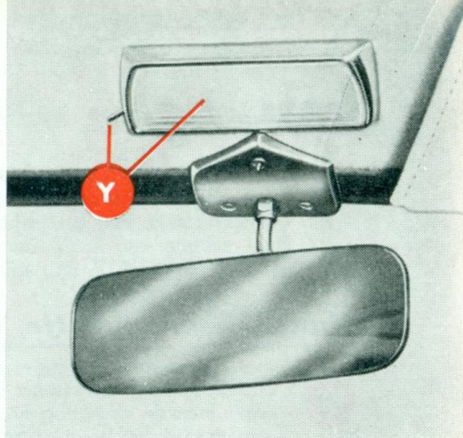
De richtingaanwijzer kan uitsluitend dienst doen bij aangezet ontstekingscontact.

Achteruitrijlampen

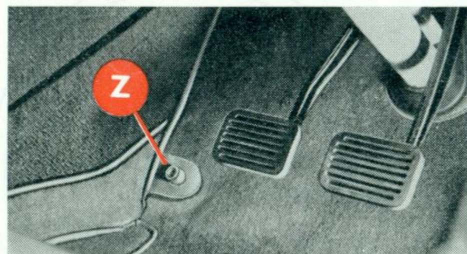
Indien de verlichtingsschakelaar in de stand voor stadslicht of die voor koplicht staat, gaan de achteruitrijlampen branden wanneer de versnelling in de achteruit wordt geschakeld.

Interieur-verlichting

Y De plafonnier-lamp, aangebracht boven de achteruitkijkspiegel, brandt automatisch als één der voorportieren geopend wordt. Overigens kan deze worden bediend met de schakelaar op de lamprand.



Dimschakelaar



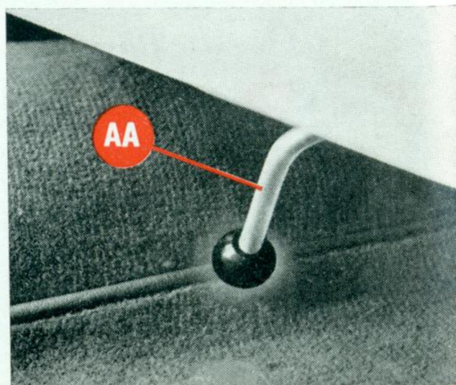
Z Met behulp van een gemakkelijk te bedienen voetschakelaar, links naast het koppelingpedaal, kan men van groot op gedimd koplicht overgaan, en andersom, wanneer de knop van de verlichtingsschakelaar volledig is uitgetrokken.

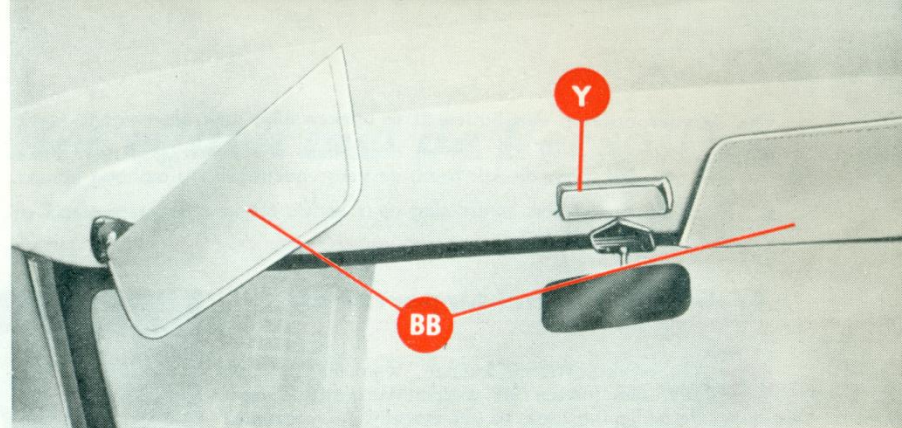
Achteruitkijkspiegel

Doordat deze op een kogelgewricht is gemonteerd, kan de bestuurder de spiegel stellen.

Voorbankverstelling

AA De voorbank is gemonteerd op rails en kan hierover in voor- of achterwaartse richting worden verschoven na het oplichten van het handle dat tot dit doel midden onder de zitting is aangebracht. De bank wordt in de gekozen stand vastgezet door loslaten van het handle.





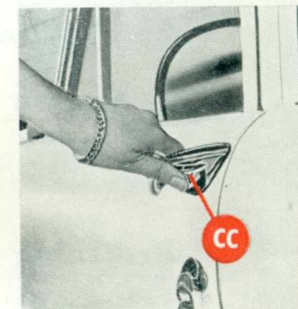
Zonneschermen

BB Twee zonneschermen zijn zodanig boven de voorruit gemonteerd dat zij, om verblindende zonnestralen te weren, in verschillende standen kunnen worden gesteld, en tot tegen de zijkant van de carrosserie kunnen worden gezwenkt wanneer het zonlicht van opzij invalt.

Openen en sluiten der portieren

CC Om een portier van buiten af te openen, drukt men de knop onder de handgreep in, waarna het portier kan worden opengetrokken.

Voor het sluiten van een portier, drukke men dit zonder meer dicht.



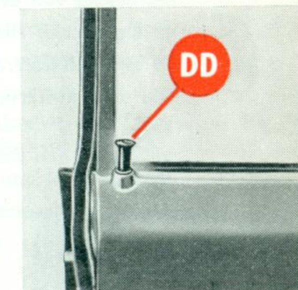
Afsluiten der voorportieren

DD De voorportieren kunnen aan de binnenzijde in hun gesloten stand worden vergrendeld door de knop, die uit de raamlijst omhoogsteekt, naar beneden te drukken. Deze portieren hebben eveneens een slot dat van buiten af wordt bediend met de sleutel van het ontstekingscontact.

ATTENTIE!

Het van buiten afsluiten der voorportieren geschiedt als volgt:

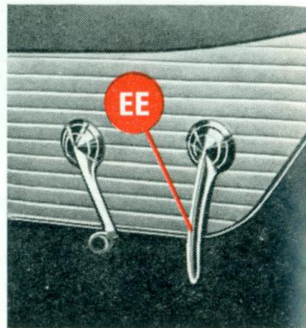
- Steek de sleutel in het slot en draai hem een kwart slag naar rechts; men ziet dan, door de ruit heen, de bovengenoemde vergrendelingsknop naar beneden gaan.
- Draai de sleutel een kwart slag naar links, tot in zijn oorspronkelijke stand, en trek hem uit het slot.



Om de voorportieren van buiten af te openen gaat men als volgt te werk:

- Steek de sleutel in het slot en draai hem een kwart slag naar links, men ziet dan, door de ruit heen, de vergrendelingsknop omhoog komen.
- Draai de sleutel een kwart slag naar rechts tot in zijn eerste stand en trek hem uit het slot.

Afsluiten der achterportieren



EE De achterportieren kunnen, wanneer zij dicht zijn, van binnen uit worden vergrendeld door de bedieningskruk zo ver mogelijk te verdraaien in de richting, **tegengesteld** aan die voor het openen van het portier.

Bij het onbeheerd achterlaten van de wagen is het dus mogelijk, de carrosserie geheel af te sluiten door de beide achterportieren en één voorportier op de beschreven manier **van binnen af** te vergrendelen, en het andere voorportier aan de buitenzijde met de sleutel van het ontstekingscontact op slot te doen.

Bediening der zijramen

Het openen en sluiten geschiedt door draaien aan het daartoe bestemde handle, met knop.

Bediening der ventilatieruitjes

De naar buiten toe zwenkende ventilatieruitjes in de voorportieren kunnen worden geopend door duwen tegen de grendel nadat deze is opengedraaid.

Bediening van het kofferdeksel



Als men de sleutel in het slot heeft omgedraaid, veert het deksel van de bagageruimte vanzelf omhoog waarna men het in elke gewenste stand kan zetten daar het op zijn scharnieren is uitgebalanceerd. De verlichting van deze kofferruimte gaat automatisch branden.

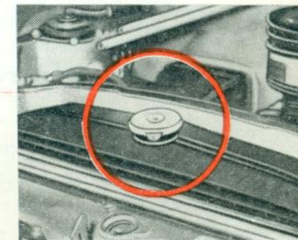
Om het deksel te sluiten, behoeft men het slechts dicht te drukken; het is niet nodig, de sleutel in het slot om te draaien.

Het rijden met de Versailles

U zult uw wagen met het meeste gemak en genoegen besturen indien U zich houdt aan de adviezen en voorschriften welke hieronder worden gegeven:

Afgezien van de periodieke inspecties en doorsmeer- en verversingsbeurten waarvoor uw Ford-dealer zal zorgen, verdient het aanbeveling dat U, alvorens weg te rijden, aan de navolgende punten uw aandacht wijdt.

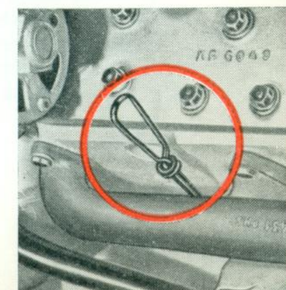
Contrôle van het koelwaterpeil



De radiator is uiteraard waterdicht maar er gaat voortdurend wat water door verdamping verloren. Het is daarom raadzaam, minstens éénmaal per week na te gaan of het waterpeil niet verder is gedaald dan 2.5 cm beneden de rand van de radiator-vulhals. Vul de radiator bij als de motor koud is, met schoon, liefst „zacht" water. Vergeet niet, de radiatordop weer goed vast te zetten.

Contrôle van het motoroliepeil

Dit moet over het algemeen elke 500 km gebeuren, met de wagen op een horizontale, vlakke vloer. Veeg de, uit het motorcarter getrokken peilstok schoon met een stuk papier of een niet pluizende lap, en steek hem weer naar binnen totdat hij stuit op de kraag. Na het opnieuw omhoog-trekken van de peilstok kan het oliepeil in het carter worden afgelezen; het mag nooit lager komen dan de **Mini**- en nooit hoger dan de **Maxi**-streep. Deze contrôle dient te geschieden bij een koude motor, daar men dan het juiste peil meet.



Voor deze motor gebruike men slechts smeerolie van één der gerenommeerde merken, met een viscositeit (vloeibaarheidsgraad) die door het jaargetijde wordt bepaald.

Contrôle van de benzinevoorraad

Een electrische meter op het instrumentenbord, functionnerend zodra het ontstekingscontact is aangezet, geeft aan, hoeveel benzine zich in de tank bevindt. Rijd zo min mogelijk met weinig benzine in de tank daar dit de kans vergroot op filterverstopping door eventueel in de benzine aanwezige en zich onder in het reservoir afzettende verontreinigingen.

Contrôle van de bandenspanning

Het is onmogelijk, de luchtdruk in de banden ook maar bij benadering te beoordelen aan de vervorming van de buitenband, waar hij op de grond rust; evenmin, door tegen de band te duwen of te schoppen. Controleer daarom elke week de spanning met een goede spanningsmeter, en wel vóór het begin van een rit, dus als de banden nog koud zijn. Het voortdurend op spanning houden komt de levensduur van de banden in belangrijke mate ten goede.

Vergeet niet, ook de spanning in de reserveband geregeld te controleren.

Contrôle van de remmen

Uw veiligheid en die van uw passagiers hangen van de goede werking der remmen af. Overtuig U ervan, dat zij goed functionneren, door kort na het begin van een rit — vooral indien de wagen lange tijd buiten gebruik is geweest — het rempedaal langzaam in te drukken.

Starten van de motor

Zet het ontstekingscontact aan, trek de chokeknop uit (wanneer de motor koud is), en trap dan het koppelingpedaal in alvorens, door het verder omdraaien van de contactsleutel, de startmotor te laten werken. Met de bediening van het koppelingspedaal voorkomt U, dat bij het starten van de motor de tandwielen in de versnellingsbak meedraaien hetgeen een merkbare extra-weerstand oplevert wanneer de olie daarin nog koud en stijf is.

Laat de contactsleutel onmiddellijk los wanneer de motor aanslaat, en druk de choke-knop weer in, zo gauw de motor dit blijkt te kunnen verdragen.

N.B. — **Gebruik nooit de choke bij het starten van een warme motor!**

Warmdraaien van de motor

Een verbrandingsmotor werkt het meest efficient, en met de minste slijtage, wanneer de koelwatertemperatuur ongeveer 80 graden Celsius bedraagt (circa 175° F). Het is dus van belang, dat de motor zo spoedig mogelijk warm wordt, resp. zo lang mogelijk warm blijft.

Verreweg de sterkste slijtage treedt op tijdens de eerste minuten na een koude start; laat de motor in die periode dus nooit snel optrekken of zeer snel draaien. Breng de motor door de versnellingen heen op temperatuur.

Rijd niet hard aleer de motor zijn normale bedrijfstemperatuur heeft bereikt, maar vooral: ***laat een koude motor nooit „doorrazen"*** en evenmin „zwoegen" : **SCHAKEL TIJDIG TERUG!**

Gebruik van de versnellingen

Om weg te rijden, trapt men het koppelingpedaal volledig in alvorens het versnellingshandle in de stand voor de eerste versnelling te plaatsen. Laat dan het koppelingpedaal langzaam omhoog komen, terwijl het gaspedaal een eindje wordt ingedrukt. De handrem moet inmiddels losgezet zijn. Blijkt de eerste versnelling niet gemakkelijk te kunnen worden ingeschakeld, druk dan niet met kracht op het versnellingshandle maar zet dit in de neutrale stand terug en laat het koppelingspedaal eventjes opkomen. Trap het pedaal dan weer in en probeer het inschakelen opnieuw. Onder normale omstandigheden, zal men van de eerste op de tweede versnelling overgaan bij een snelheid van ongeveer 25 km/u en de derde versnelling inschakelen bij circa 50 km/u; er is echter geen bezwaar tegen om dit bijv. bij 70 km/u te doen.

Het zeer snel wegrijden en optrekken leidt tot een overmatig benzineverbruik en sterke bandenslijtage, terwijl hoge belasting van de tandwielen en lagers in de versnellingsbak en de achterbrug eveneens een verhoogde slijtage tot gevolg kan hebben.

Bij het beklimmen van een steile helling wachte men niet tot de motor sterk afzakt in toeren en dan heel zwaar moet trekken „zwoegen", alvorens op een lagere versnelling terug te schakelen.

Het inschakelen van de versnelling voor achteruitrijden mag slechts geschieden als de wagen volledig tot stilstand gekomen is, daar anders de versnellingsbak aan een abnormaal hoge belasting wordt onderworpen.

Moet men wegrijden tegen een helling op, dan verdient het aanbeveling, de handrem pas los te zetten als men na het inschakelen en bij gas geven voelt, dat de motor voldoende trekkracht op de wagen uitoefent.

Bij het afdalen van een steile helling is het soms nodig ,een lagere versnelling in te schakelen teneinde de remmende werking van de motor te vergroten. Dank zij het doeltreffende synchronisatie-mechanisme in de versnellingsbak levert het onder deze omstandigheden niet de minste moeite op, van de hoge naar de tweede versnelling terug te schakelen, hetgeen echter niet te laat mag geschieden.

Wanneer op lange, rechte wegen met weinig verkeer het handhaven van hoge rijsnelheden mogelijk is, moet het nochtans worden afgeraden, vele kilometers achtereen met „vol gas" te rijden. Wij adviseren U, geen hogere „kruissnelheid" aan te houden dan ongeveer drie-kwart van de topsnelheid. Op deze wijze beschikt U over een kracht- en snelheidsreserve die uit veiligheidsoogpunt zeer nuttig kan zijn. Wij merken hierbij op, dat de zgn. „sportieve" manier van rijden menigmaal tot ernstige ongevallen leidt. De ermee gewonnen tijd is bovendien gering en men moet er een hoge prijs voor betalen. Een goede rijder regelt zijn snelheid niet alleen naar de capaciteiten van zijn motor maar houdt ook terdege rekening met de toestand van de weg, de aard en dichtheid van het verkeer, en de weersomstandigheden.

Zoals wij reeds hebben onderstreept, hangt uw veiligheid in belangrijke mate af van de goede werking der remmen. Maak echter geen misbruik van het grote remvermogen waarover de Versailles beschikt, door zó hevig en plotseling af te remmen — afgezien van noodgevallen — dat dit voor uw passagiers onaangenaam is, zelfs gevaarlijk kan worden, en daarenboven een overbelasting van verschillende mechanismen van de wagen tengevolge heeft. Rem soepel en gelijkmatig door het pedaal geleidelijk in te drukken, daarmee niet wachtend tot het laatste moment, en sluit tevoren tijdig gas af nadat U een weg- of verkeersobstakel heeft bemerkt, waarvoor afgeremd moet worden.

Kortom, rijd niet „op uw remmen"!



Het inrijden

De levensduur en het rendement van de motor, zowel als van de bewegende delen van de wagen, hangen in eerste instantie af van de wijze waarop deze wordt bereden — resp. worden behandeld — gedurende de zgn. inrijperiode, als zich nog zekere nieuwheidsverschijnselen voordoen waarmee men rekening dient te houden. Zeer belangrijk in genoemd opzicht is ook de kwaliteit en soort der gebruikte smeermiddelen, zulks in het bijzonder wat de motor betreft.

Het verdient altijd ten sterkste aanbeveling, uitsluitend olie van allereerste kwaliteit en de voorgeschreven soort te gebruiken, daarbij het advies opvolgend van uw dealer en uiteraard van de fabriek, doch dit is speciaal van belang voor de tijd waarin de draagvlakken der bewegende motordelen nog moeten „inlopen", d.w.z. hun definitieve oppervlakte-gladheid verkrijgen door een soort polijstproces.

Hiervoor is het nodig, dat zowel de snelheid der draagvlakken onderling als de druk welke zij op elkaar uitoefenen, in de beginperiode beperkt blijft. Om naderhand van uw Versailles het maximale nut en genoegen voor de laagst mogelijke bedrijfs- en onderhoudskosten te kunnen hebben, dient U daarom gedurende de eerste 1500 km de navolgende snelheden niet te overschrijden.

In de 1ste versnelling, ten hoogste	22 km/u
In de 2de versnelling, ten hoogste	40 km/u
In de 3de versnelling, ten hoogste	70 km/u

Het is in dit verband nuttig, niet lang achtereen één bepaalde snelheid aan te houden doch het rijtempo te variëren. Zodra het genoemde km-aantal is afgelegd, kunt U de snelheid geleidelijk opvoeren. Het kan dan ook geen kwaad meer de wagen zo nu en dan eens te laten doortrekken tot hoge snelheid, doch het **geruime tijd** achtereen zeer snel rijden, of op andere wijze hoog belasten van de motor, dient te worden vermeden totdat minstens 4000 km zijn afgelegd.

Een zorgvuldig ingereden auto zal soepeler lopen en meer geruisloos zijn, minder benzine en olie verbruiken en een langere levensduur hebben, dan een wagen welke in zijn prille jeugd nonchalant of ondeskundig behandeld is!

ATTENTIE — De achterbrug van uw Versailles is aan de fabriek voorzien van een **speciale inloop-olie,** welke na 500 km moet worden afgetapt. Tot die tijd is het ongewenst, sneller te rijden dan 60 km/u.

Gedurende de inrij-periode moeten bepaalde, belangrijke onderhoudsmaatregelen worden genomen, waartoe slechts de Ford-dealers bevoegd zijn. Deze werkzaamheden vindt men vermeld in het hoofdstuk „Onderhoud", op pag. 25 van dit boekje.

Het rijden in de winter

Ook tijdens de strengste winter zal de Versailles U trouw blijven dienen indien U niet verzuimt, vóór het invallen van de eerste vorst de eenvoudige, hieronder genoemde voorzorgsmaatregelen te (laten) nemen.

Om het koelsysteem tegen bevriezing en de daaruit volgende kans op schade te beschermen, moet aan het koelwater in de radiator een antivriesmiddel van een, door de Ford-laboratoria, goedgekeurde soort worden toegevoegd. Het hangt af van de laagste, in het gebruiksgebied van de wagen te verwachten temperatuur, welke mengverhouding van koelwater en antivriesmiddel dient te worden toegepast. Uw dealer kan U volledig over dit onderwerp inlichten.

N.B. — Wij raden het gebruik van een antivriesmiddel op alcoholbasis af, daar alcohol spoedig uit het warme koelwater verdampt en men daardoor de kans loopt op vorstschade aan de motor waarvan het herstel kostbaar en tijdrovend pleegt te zijn.

Teneinde de motor van de Versailles op zijn gunstigste bedrijfstemperatuur te laten werken, wordt de koelwatercirculatie door radiator en motor automatisch door thermostaten geregeld. Het is nochtans raadzaam, bij zeer koud weer een gedeelte van de radiator af te dekken met behulp van een der verstelbare rolhoezen welke voor dit doel in de handel zijn; uw dealer kan voor levering en montage zorgdragen.

Bij lage buitentemperatuur bestede men extra-aandacht aan het in practijk brengen der adviezen, gegeven in de paragraaf „Warmdraaien van de Motor" in het Hoofdstuk „Het rijden met de Versailles". Het dient in het bijzonder te worden vermeden, de motor een grote trekkracht of hoge draaisnelheid te laten ontwikkelen zolang hij niet op zijn normale bedrijfstemperatuur gekomen is.

Bij het begin van de winter is het van groot belang, dat de accu van uw wagen in goede staat verkeert, daar hiervan veel meer zal worden gevergd dan in de zomer, zulks in verband met het stroomverbruik van de verlichting en de kachel-ventilator, en het grotere vermogen dat de starter moet leveren voor het ronddraaien van de motor als de smeerolie daarin koud en dik is. Onder deze omstandigheden dient extra-zorg aan het onderhoud van de accu te worden besteed (periodiek controleren van het vloeistofpeil en schoonmaken van de poolklemmen, met omgeving) nadat men bij de aanvang van het winterseizoen de accu heeft laten nazien en zo nodig bijladen.

Indien 's winters moeilijkheden met starten optreden, is dit veelal een gevolg van het gebruik van te dikke olie waardoor de startmotor overmatig hoog wordt belast. Houd U daarom strikt aan een oliesoort van de voorgeschreven vloeibaarheidsgraad voor de heersende buitentemperatuur.

Gladde wegen

De grootste vijand van de automobilist in de winter is ijzelvorming op de weg. Het wegdek kan trouwens ook door andere oorzaken — zoals sneeuw, of nat-geregende afgevallen boombladeren — glad geworden zijn.

Rijd onder dergelijke omstandigheden met beperkte snelheid, waarbij men zoveel mogelijk snel optrekken en bruusk afremmen dient te vermijden. Stuur rustig; laat de wagen geen plotselinge, sterke koersveranderingen ondergaan. Begint de wagen desondanks te slippen, dan zullen de gevolgen zelden of nooit ernstig zijn indien U inderdaad met zeer matige snelheid reed. Blijf dus kalm, bedwing zo goed mogelijk de reflex-impuls welke de gemiddelde automobilist wil doen remmen op zo'n moment, en trap evenmin het koppelingpedaal in, maar probeer de slip te corrigeren door het stuur te verdraaien „met de slip mee". Anders gezegd: als de achterwielen zijwaarts beginnen weg te glijden b.v. **naar rechts,** verdraai dan ook het stuur **naar rechts,** teneinde op deze wijze de slip „op te vangen" met de wagen, nóg of wéér, in de stand recht vooruit.

Het wegtrekken van stilstand op een beijzelde weg zal men bij voorkeur in de 2de versnelling doen, omdat dit de kans op „doorslaan" van de achterwielen vermindert.

Rijden in bergterrein

Vermijd bij het berijden van stijgende wegen zoveel mogelijk, de motor **langzaam** draaiend **zwaar** te laten trekken. Dit is voor hem een ongunstige belastingtoestand, waarbij hij neiging tot te warm worden zal vertonen. Schakel liever tijdig van de hoge naar de tweede versnelling terug — of van de tweede naar de eerste, indien het om een zeer steile helling zou gaan — opdat de motor het vereiste klimvermogen op meer efficiënte wijze bij een hoger toerental kan ontwikkelen. Verval echter evenmin in het andere uiterste door te klimmen met de motor „razende" in een lage versnelling — ook op dit gebied is een gulden middenweg — en vermijd in het algemeen het rijden met vol gas op de 1ste of 2de versnelling, anders dan voor enkele ogenblikken.

Bij het afdalen van steile hellingen, schakele men een lagere versnelling in teneinde met het daardoor vergrote remeffect van de motor de wielremmen te ontlasten. Een bruikbare regel is, bij het dalen dezelfde versnelling te gebruiken als men bij het beklimmen van de bewuste helling zou doen.

DE Ford-organisatie heeft altijd het principe gehuldigd, dat de verkoop van een Ford-product de zakelijke verhouding tussen de koper en de fabrikant-leverancier niet beëindigt, maar aan laatstgenoemde de plicht oplegt, met alle daartoe aangewezen middelen en methoden ervoor te zorgen dat het voertuig aan zijn eigenaar-gebruiker, tegen zo laag mogelijke exploitatiekosten, de goede diensten blijft bewijzen welke deze redelijkerwijs van de wagen verwachten mag.

Tot dit doel omvat de Ford-organisatie een uitgebreid net van dealers, die, door de gespecialiseerde inrichting van hun bedrijf en dito opleiding van hun personeel, in het bijzonder bevoegd zijn om Ford-producten op de technisch doelmatigste wijze en tegen de laagst mogelijke tarieven te onderhouden en, voor zover nodig, te repareren.

Het is ten volle in het eigen belang van de Ford-eigenaar wanneer hij van de diensten en adviezen van deze, ook buiten Nederland altijd voor hem klaar staande, dealer-organisatie bij alle voorkomende gelegenheden gebruik maakt.

Onderhoud

Het benzineverbruik

Dit heeft allerminst één bepaalde, constante waarde, maar hangt van een aantal variabele factoren af, waarvan er hieronder enige zijn vermeld, in willekeurige volgorde:

a. de toestand van de weg en de aard van de route;
b. het gewicht van de wagen met inzittenden;
c. de afstelling van de motor;
d. de snelheid en de manier van rijden;
e. de weersgesteldheid.

Hoe onregelmatiger het rijtempo is, des te hoger zal het brandstofverbruik zijn. Het rijden in — als het ware — een opeenvolging van snel optrekken, afgewisseld door sterk remmen, verslindt benzine, terwijl het anderzijds zeer wel mogelijk is, gelijkmatig rijdend, zonder het gaspedaal telkens „tot op de vloer" te trappen, tòch een hoge gemiddelde snelheid te maken over het gehele traject.

Wen Uzelf aan, de motor af te zetten wanneer U wachten moet voor een gesloten spoorwegovergang, een geopende brug o.i.d. Probeer **niet**, het benzineverbruik te verminderen door de afstelling van de carburator te gaan veranderen. Van dit onderdeel, geconstrueerd door specialisten met grote ervaring, hebben vaklieden de gunstigste afstelling voor de Versailles-motor proefondervindelijk bepaald, en U doet verreweg het verstandigst, er niets aan te wijzigen.

Het olieverbruik

Ondanks het hoge peil waarop heden ten dagen de smeringstechniek staat, is het onjuist — en zou het trouwens geenszins wenselijk zijn — dat een perfect afgestelde motor in perfecte staat in het geheel geen olie gebruikt. Het is immers noodzakelijk dat het bovenste gedeelte van de zuigerloopbaan in de cylinderboring gesmeerd wordt, en dit heeft onvermijdelijk tot gevolg, dat een zeker kwantum olie, hoe gering ook, in de verbrandingskamers terecht komt.

Hoeveel of hoe weinig olie wordt verbruikt, is intussen — net als bij het benzineverbruik — afhankelijk van verschillende externe factoren, w.o. de bedrijfsomstandigheden en de kwaliteit en soort van de olie.

Zoals reeds eerder werd opgemerkt, ontstaat de motorslijtage voor het grootste deel tijdens de eerste minuten na een koude start. Het is daarom uiterst belangrijk een gerenommeerd merk olie te gebruiken van de voorgeschreven viscositeit.

De bandenslijtage

De levensduur van de banden hangt voor een belangrijk deel af van de mate waarin de spanningsvoorschriften worden nageleefd. Een te hoge luchtdruk in de band doet het loopvlak in het midden sneller slijten dan aan de zijkanten en maakt het bovendien extra-kwetsbaar voor zgn. „inrijdingen", waarbij scherpe voorwerpen op de weg (glasscherven e.d.) tot in het karkas kunnen doordringen en ernstige schade aanrichten.

Een te lage spanning veroorzaakt eveneens een onregelmatige loopvlakslijtage (waarbij in dit geval de randen veel meer te lijden hebben dan de middenstrook) terwijl de abnormaal sterke bandvervorming boven het contactvlak met de weg een temperatuurstijging in de band tengevolge heeft welke zijn levensduur verkort en in ernstige gevallen zelfs tot vroegtijdige vernieling der karkas-koordlagen kan leiden. Warmte is een vijand van de luchtband!

In beide gevallen (te hoge en te lage luchtdruk) worden de wegvastheid en stuureigenschappen van de wagen ongunstig beïnvloed.

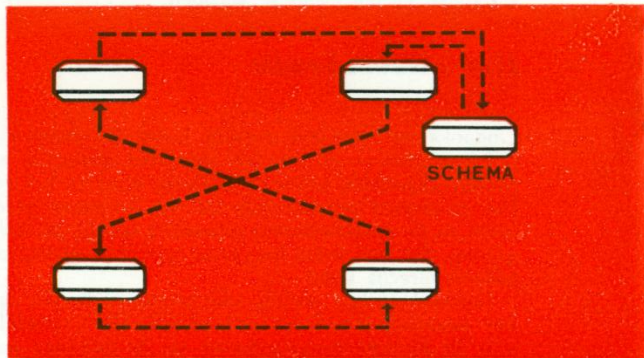
Laat daarom, bij elke keer tanken of minstens éénmaal per week, de bandenspanning controleren en zo nodig op de voorgeschreven waarde brengen.

Voor het overige wordt door fel optrekken en bruusk remmen de loopvlakslijtage sterk versneld. Het parkeren in de brandende zon is eveneens nadelig voor de banden. Verzuim tenslotte niet, de voorwieluitlijning periodiek te laten controleren en zonodig corrigeren, daar afwijkingen in dit opzicht — zoals het niet goed sporen der wielen — een abnormale bandslijtage teweegbrengen.

Om de vijf banden van uw wagen (inclusief dus die van het reservewiel) zo gelijkmatig mogelijk te doen „opslijten", raden wij U aan, de wielen volgens het hierbij aangegeven schema van plaats te laten verwisselen, telkens nadat ongeveer 6000 km zijn afgelegd.

Periodieke contrôle van de voorwieluitlijning van veel belang voor een prettige besturing en vaste ligging op de weg, moet bij een moderne, snelle wagen tot de normale onderhoudsvoorzorgen worden gerekend.

Van banden met witte zijvlakken mogen deze laatste alleen met water en zeep worden gereinigd.



Motor

Gezien de invloed van de smering op het rendement, de bedrijfszekerheid en de levensduur van de motor, moet veel waarde worden gehecht aan het gebruik van een olie van allereerste kwaliteit en de meest geschikte soort, alsmede aan het periodiek verversen van het carter.

Aan de fabriek is de motor van uw wagen voorzien van een speciale inloop-olie, die U na 500 km moet laten aftappen. De olie welke dan in het carter wordt gedaan, kan 1500 km lang gebruikt worden, dus tot 2000 km, waarna men na elke 2000 km ververst — minstens de eerste twee maal met doorspoelen van de motor na het aftappen.

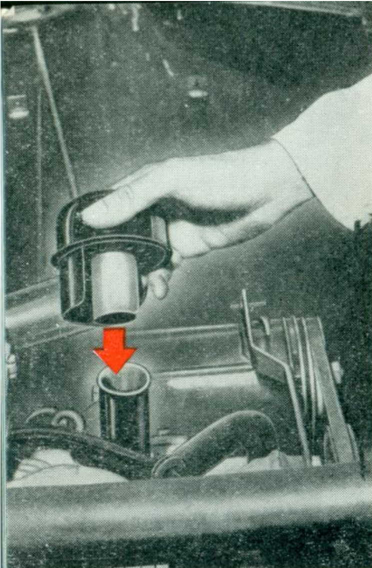
Hoeveel olie zich in het carter bevindt, is gemakkelijk na te gaan met behulp van de peilstok aan de linkerzijde van de motor. Het oliepeil moet altijd tussen de beide merkstreepjes op deze peilstok worden gehouden. Een nauwkeurige contrôle op dit punt is slechts mogelijk als de motor enige minuten lang niet heeft gedraaid zodat de olie op de cylinderwanden, in de kanalen, enz. naar het carter heeft kunnen terugvloeien — en als de wagen goed vlak en horizontaal staat, niet aan de kant van een min of meer tonronde weg o.i.d.

In het smeersysteem is een oliefilter opgenomen waarvan het verwisselbare filter-element elke 10.000 km door een nieuw exemplaar behoort te worden vervangen. Bij die gelegenheid is het noodzakelijk, ook de pakkingring van het filterhuis te vernieuwen.

Verversen van de motorolie

Bij het aftappen van het carter houde men zich aan de volgende voorschriften:

1. Aftappen als de motor warm is en de wagen horizontaal staat.



2. Het wegvloeien van de olie vergemakkelijken door lucht van buiten te laten toetreden door de olievuldop af te nemen; vergeet niet, deze weer te monteren nadat de olie afgetapt is!

Als het carter met verse olie wordt gevuld, doet men het beste, er eerst 4 liter in te gieten, vervolgens de motor even te laten draaien en dan, enkele minuten na het stopzetten, het olie-niveau af te lezen op de peilstok. De hoeveelheid olie die nu nog moet worden toegevoegd om het peil tot de „vol"-streep te doen stijgen, zal dan ongeveer een halve liter blijken te bedragen.

Ontsteking

Moeilijk starten, „overslaan", onvoldoende trekkracht en slecht stationnair draaien van de motor — deze verschijnselen kunnen te wijten zijn aan foutieve afstelling van de ontsteking.

Juiste afstelling van de onderbreker-contacten — die aan bepaalde eisen moet voldoen, wil de motor goed kunnen functionneren — dient te worden gecontroleerd en zo nodig gecorrigeerd door een Ford-dealer. Contactpunt-afstand moet zijn 0.015"—0.017".

Men kan deze afstand verstellen met behulp van de daartoe dienende regelschroef, na losdraaien van de blokkeerschroef, waarmee het verstelbare deel naderhand weer wordt vastgezet.

Aangezien de contactpunten hun dienst slechts naar behoren kunnen verrichten zolang zij volkomen vetvrij zijn, wijzen wij er met nadruk op, dat het smeren van de onderbreker-nok met vaseline zeer spaarzaam en niet meer dan eens per 10.000 km moet geschieden.

Bougies

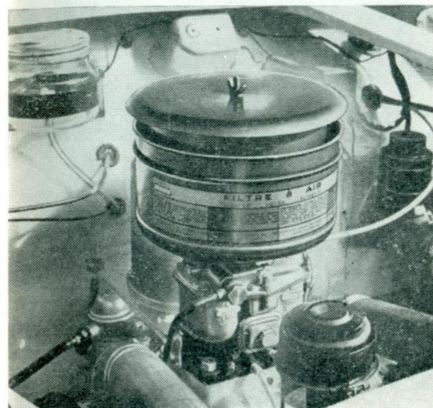
Wanneer de bougies vervuild zijn of de afstand tussen de electroden ervan (de „bougiepunten") te groot of te klein is, kan dit de oorzaak van slecht starten of onregelmatig lopen van de motor zijn.

De afstand der electroden behoort tussen 0.65 en 0.75 mm (0.026"—0.029") te liggen. Zowel de bougies zelf als de bougiekabels dienen goed

schoon te zijn. Het heeft geen zin, met verschillende bougie-typen te gaan experimenteren. De bougies, waarmee de motor is uitgerust, zijn door deskundigen uitgekozen omdat zij in de Versailles-motor het beste voldoen.

Carburator

De dubbele valstroom-carburator, met acceleratiepompje, werd aan de fabriek afgesteld en het naderhand wijzigen van die afstelling — voor zover uitvoerbaar — is zowel overbodig als ongewenst, zulks met uitzondering van de regeling voor het stationnair lopen van de motor.



In het kader van de kosteloze inspecties zal uw dealer de afstelling voor onbelast draaien controleren en eventueel veranderen; dit laatste kan bijv. gewenst zijn na de inloop-periode van de motor. Voor deze afstelling, te verrichten bij warme motor, dient enerzijds een regelschroef voor de samenstelling van het benzine-lucht-mengsel, anderzijds een schroef welke de stand van de dan bijna gesloten gaskleppen bepaalt.

Koelsysteem

De radiator moet voldoende gevuld zijn; wanneer men, na het verwijderen van de vuldop, het water niet lager dan circa 2½ cm beneden de rand van de vulopening ziet staan is er voldoende water in.

De radiator wordt afgesloten door een drukdop. In verband daarmee moet men bij het losdraaien van de vuldop — tenzij dit bij afgekoelde radiator gebeurt — de nodige voorzichtigheid in acht nemen. De dop heeft overigens een, bij het losdraaien voelbare tussenstand waardoor eventueel de stoom kan ontsnappen vóórdat de dop geheel losgenomen wordt.

Voor het tegengaan van corrosie der cylinderkoppen werd aan de fabriek een antiroestmiddel aan het koelwater toegevoegd. In geval het koelsysteem om de een of andere reden zou worden afgetapt en daarna dus met nieuw water wordt gevuld, raden wij U aan, hierbij weer een antiroestmiddel te laten doen (3 à 4 gram per liter). Er zijn preparaten

speciaal voor dit doel in de handel, en uw dealer kan U daaromtrent van advies dienen.

's Winters, althans vóór het invallen van de eerste vorst-periode, moet het koelwater worden gemengd met een antivriesmiddel, dat rubber noch aluminium mag aantasten om schadelijke inwerking op de radiatorslangen en cylinderkoppen te voorkomen.

Voor een goede werking van het koelsysteem mag de ventilator niet slippen. Men kan de riem strakker stellen door verstellen van de dynamo.

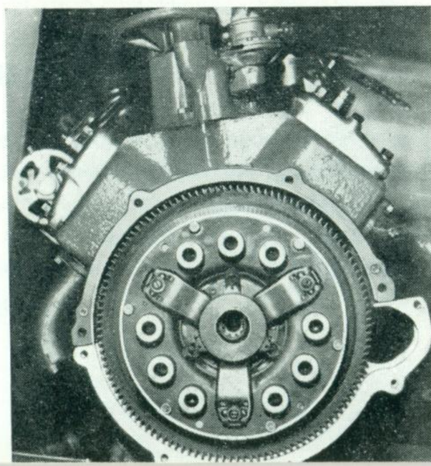
Aftappen van het koelsysteem

Hierbij moet de bedieningsknop van de blower der carrosserieverwarming geheel uitgetrokken staan. Na de vuldop van de radiator te hebben verwijderd, moet men de aftapstoppen van de radiator en het kacheltje eruit draaien, vervolgens de aftapkraantjes links en rechts van het cylinderblok open zetten.

N.B. — De aftapstop van het kacheltje bevindt zich aan de onderkant, motorzijde.

Bij het (weer) vullen van het koelsysteem moet de bedieningsknop van de blower der carrosserieverwarming geheel uitgetrokken worden opdat ook het radiatortje van de verwarming (het „kacheltje") volledig met water zal worden gevuld. Controleer tenslotte of de verschillende aftapstoppen en kraantjes weer goed vastgezet resp. dichtgedraaid zijn.

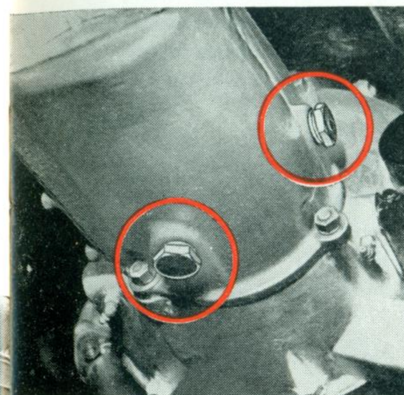
Koppeling



Deze vereist practisch geen onderhoud. Men kan volstaan met zo nu en dan na te gaan of het pedaal voldoende vrije slag heeft. Het moet minstens 14 mm vrije speling hebben.

Versnellingsbak

De enige onderhoudsmaatregelen voor de versnellingsbak bestaan uit de contrôle van het oliepeil, elke 2000 km, en het verversen van de olie, elke 10.000 km. Gebruik hierbij olie van een gerenommeerd merk en de voorgeschreven viscositeit.



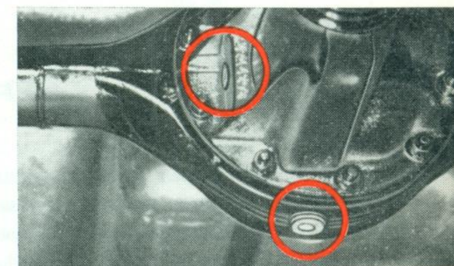
Om het peil te controleren, moet men de vuldop eruit draaien en nagaan, of de olie tot aan de rand van de opening komt. Voor het aftappen van de bak verwijdert men èn de aftapstop èn de vuldop, deze laatste opdat lucht naar binnen kan stromen, hetgeen het wegvloeien van de olie uit de aftapopening bevordert. Het aftappen dient te geschieden als de wagen een niet te korte rit heeft gemaakt en de versnellingsbak hierdoor enigszins warm is geworden, daar anders een gedeelte van de olie er in zal achterblijven. Probeer niet, de bak tot een hoger niveau te vullen dan tot de rand van de vulopening, door een teveel aan olie kan de versnellingsbak te warm worden terwijl bovendien het risico bestaat dat er dan olie in het koppelinghuis terecht komt en de koppelingplaten gaan slippen.

Drijfas („Hotchkiss-Drive")

Deze transmissie-as tussen versnellingsbak en achteras is uitgebalanceerd zodat generlei trilling in de wagen kan optreden. De cardan-as vereist geen onderhoud.

Achteras

De achteras, die aan de fabriek met een speciale olie is gevuld, moet worden afgetapt en doorgespoeld na een periode van 300 km, waarin de snelheid niet hoger dan 60 km/u mag zijn geweest. Nadien vraagt de achteras — die tandwielen van het hypoide-type heeft — geen ander onderhoud dan contrôle op het olieniveau, elke 2.000 km, en verversen van de olie, elke 10.000 km. Gebruik ook hierbij olie van een gerenommeerd merk en de juiste viscositeit.



Op de contrôle van het peil en het aftappen van de olie is precies hetzelfde van toepassing als hierboven ten aanzien van de versnellingsbak staat vermeld. Een eventueel teveel aan olie bij de achteras kan in de remtrommels terechtkomen, waardoor de remvoering bederft.

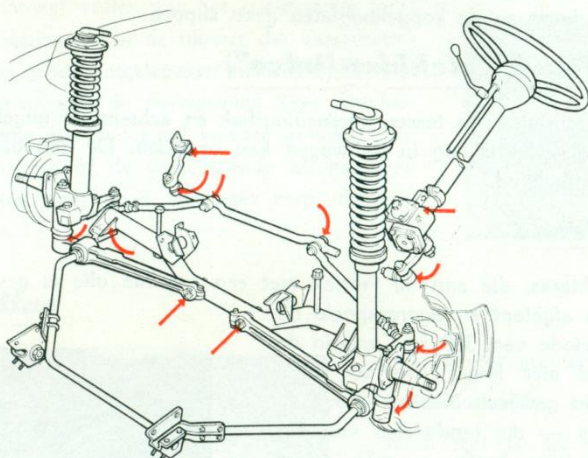
BELANGRIJK — In verband met de toepassing van hypoidetandwielen, welke speciale eisen aan de smering stellen, is het bij de achteras zeer in het bijzonder noodzakelijk, **de voorgeschreven oliesoort te gebruiken.** Gebeurt dit niet, dan bestaat er grote kans op abnormaal snelle slijtage of zelfs beschadiging van de tandwielen.

N.B. — In geval van vernieuwing van pignon en kroonwiel behoren dezelfde voorzorgen als bij een nieuwe wagen te worden genomen, d.w.z. niet sneller rijden dan 60 km/u gedurende de eerste 300 km, daarna olie aftappen en achteras schoonspoelen.

Voorvering

De afbeelding laat zien welke punten eens per 2.000 km gesmeerd moeten worden.

De hoeveelheid olie in de schokdempers moet elke 10.000 km worden gecontroleerd, en zo nodig op peil gebracht met speciale schokdemper-olie. Dit late men aan een Ford-dealer over.



Een onregelmatige of abnormaal sterke slijtage van de voorbanden kan het gevolg zijn van een verkeerde stand der voorwielen. De voorwielophanging is zodanig geconstrueerd dat de wielvlucht, het toespoor en de casterhoek gemakkelijk verstelbaar zijn, doch dit werk dient slechts te

worden verricht door uw Ford-dealer, die over de daartoe vereiste gereedschappen beschikt.

Stuurinrichting

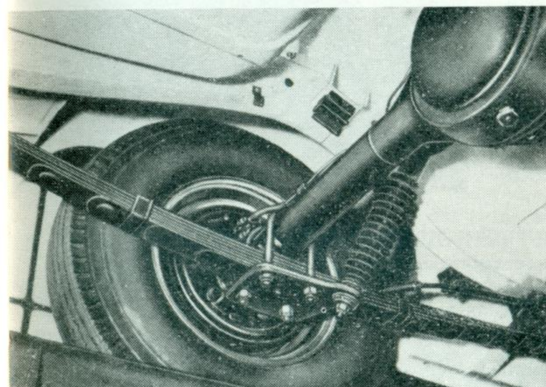
De tekening op de vorige pagina laat zien, welke delen van het stuurstangenstelsel om de 2.000 km moeten worden gesmeerd.

Het olieniveau in het stuurhuis dient elke 2.000 km gecontroleerd te worden. Schroef de vuldop uit het huis, en als de olie niet tot de rand van de vulopening komt, voeg dan olie toe van de soort welke op het smeermiddelenlijstje achter aan dit hoofdstuk is vermeld.

Het stuurhuis bevat een inrichting voor het, zo nodig nastellen van de speling tussen de worm en de rol van het overbrengingsmechanisme; dit is uitsluitend de taak van de dealer.

N.B. — De vuldop is doorboord en van een splitpen voorzien, opdat er altijd gemakkelijk lucht in het stuurhuis zal kunnen komen. Dit gaatje mag niet door hard-geworden vet of op andere wijze verstopt raken.

Achtervering



Omdat tussen de bladen van de half-elliptische achterveren anti-frictie-plaatjes zijn aangebracht, hebben deze veren generlei verzorging nodig. Het is zelfs verkeerd, ze te laten besproeien met olie of op enige andere wijze te smeren.

Ook naar de schokdempers behoeft men niet om te zien.

Remsysteem

Het hydraulische gedeelte van het remsysteem vraagt geen ander toezicht of onderhoud dan het zo nu en dan eens nagaan of het reservoir van de hoofdremcylinder nog voldoende remvloeistof bevat. Er vindt weliswaar geen remolie-verbruik plaats doch de mogelijkheid, dat ergens in het systeem een vloeistoflek optreedt, bijv. door beschadiging van een leiding, is nooit geheel uitgesloten.

Indien men dus bij het remmen bemerkt, dat het pedaal ongewoon diep kan worden ingetrapt, dient de oorzaak van dit verschijnsel te worden opgespoord en verholpen.

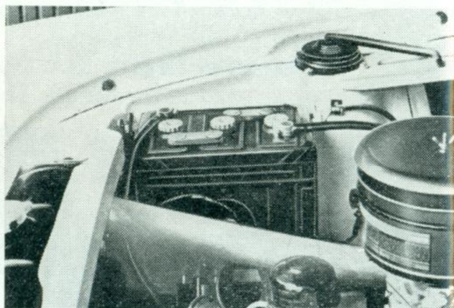
Deze oorzaak kan zijn:

- de aanwezigheid van lucht in de remleidingen; het remsysteem moet dan worden ontlucht;
- slijtage der remvoeringen. De remschoenen moeten dan dichter naar de trommel toe worden gesteld, met behulp van de daartoe dienende stelmoeren.

Dit zijn uiteraard werkzaamheden welke men door de dealer behoort te laten uitvoeren.

Electrische installatie

BATTERIJ



Hierin moet de vloeistof (het electrolyt) ongeveer 1 cm boven de platen staan. Voor het op de juiste hoogte brengen van het niveau gebruike men uitsluitend gedestilleerd water.

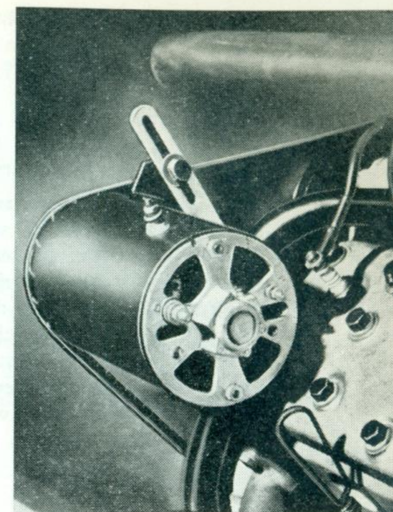
De controle op het vloeistofniveau in de batterij dient plaats te vinden bij elke doorsmeerbeurt (dus elke 2.000 km) of eens in de twee weken als weinig met de wagen gereden wordt.

De polen en de poolklemmen moet men schoon en met een laagje zuurvrije vaseline ingevet houden om te voorkomen dat zij oxyderen.

De batterij als geheel behoort trouwens ook schoon te zijn, en de bovenzijde ervan zo nodig te worden afgeveegd met een, in ammoniak gedoopte lap teneinde het zuur te neutraliseren dat er opgevallen is.

Voor het overige verdient het aanbeveling, zo nu en dan na te gaan of de moeren van de batterij-bevestiging goed vast zitten.

DYNAMO



Het voorste lager van de dynamo, dat bij de montage in vet is verpakt, heeft geen onderhoud nodig maar kan voortijdig slijten door een overmatige spanning van de ventilateurriem.

Het achterste lager vraagt slechts enige druppels olie, elke 2.000 km.

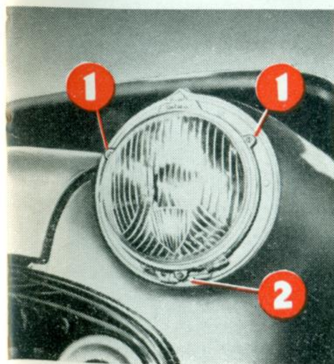
Om de ventilateurriem te spannen laat men de dynamo op zijn montagesteun zwenken, na de klemmoer te hebben losgedraaid.

STARTMOTOR

Deze heeft geen toezicht of verzorging nodig.

KOPLAMPEN





Deze krijgen hun juiste instelling vóór de aflevering van de wagen en behoeven, onder normale omstandigheden, nooit te worden nagesteld. Mocht dit echter toch nodig zijn, bijvoorbeeld na een spatbordreparatie, dan moet men als volgt te werk gaan:

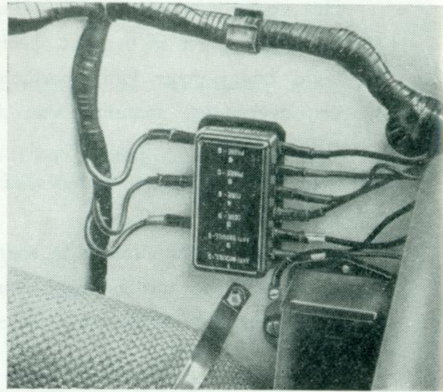
1) instelling horizontaal: verwijder de lamprand na het losdraaien van de schroef onderaan die rand, links van de verticale middenas; verdraai één der beide schroeven op zij van de bovenste reflectorhelft (op afb.: 1), alnaargelang men de bundel meer naar links of meer naar rechts gericht wil hebben;

2) instelling verticaal: zonder dat het nu nodig is, vooraf de lamprand te demonteren, verdraait men de stelschroef onderaan de lamp (2), rechtsom voor het hoger richten van de bundel, linksom wanneer de lamp meer naar beneden moet schijnen.

VERNIEUWING VAN EEN GLOEILAMPJE

Verwijder de lamprand. Trek de reflector naar buiten na de veer aan de onderzijde ervan te hebben neergedrukt; haal de lamphouder àchter uit de reflector, met een draaibeweging naar links, en neem het lampje er uit.

VERNIEUWING VAN ZEKERINGEN



In de daarvoor bestemde doos, welke men in de motorruimte vindt (tegen de binnenzijde van het linker voorspatbord), zit een stel verwisselbare zekeringen van 30 ampères.

Als een vernieuwde zekering bijna direct weer doorsmelt, vervang deze dan **niet** door een dikkere draad die een sterkere stroom doorlaat want dit zou ernstige schade aan de koplampen en zelfs aan de electrische installatie, kunnen toebrengen. In het gegeven geval is er kennelijk ergens een kortsluiting die eerst moet worden opgespoord en verholpen.

Carrosserie

Het verdient aanbeveling, dat de wagen dikwijls wordt gewassen, met gebruik van overvloedig water (lauw of koud), spons en zeemleer. Neem geen warm water en geen huishoudzeep.

De delen van de auto die onvermijdelijk het vuilst worden, zoals de binnenkant van de spatborden (wielkasten), de wielen, enz. kunnen het beste met een waterstraal worden schoongespoten. Deze methode is ook wel bruikbaar voor de glanzend gelakte delen, als men er maar voor zorgt, dat de straal niet te sterk is en de panelen e.d. niet onder een rechte hoek treft. Gebruik daarom bij voorkeur een spuitstuk met sproeier, en eindig met de spons, die veelvuldig behoort te worden uitgespoeld. Tenslotte „lapt" men de carrosserie droog met een zeem.

Sommige vlekken, zoals die welke van insecten of van wegenteer afkomstig zijn, laten zich met gewoon water heel moeilijk wegwassen; ze dienen nochtans zo spoedig mogelijk na hun ontstaan te worden verwijderd daar zij anders wellicht een blijvende lakbeschadiging achterlaten.

Gebruik voor insectenvlekken water waaraan 1 à 2% zeep is toegevoegd, en zorg voor overvloedig naspoelen met schoon, koud water.

Teervlekken kunnen het beste worden behandeld met speciale, daarvoor bestemde preparaten die de teer oplossen, althans losmaken, zonder de lak aan te tasten. Men kan het ook met benzine proberen.

Het is voor het onderhoud van de lak aan te raden, de carrosserie zo nu en dan te laten oppoetsen en glanzen met de bekende, daarvoor dienende producten. Bepaald nodig is dit echter niet zolang de lak na een normale wasbeurt nog mooi glimt.

De verchroomde delen moeten na het wassen volledig worden gedroogd en opgewreven met een wollen doek, waarna men ze eventueel met een heel dun laagje van een goed chroomconserveringsmiddel kan inwrijven.

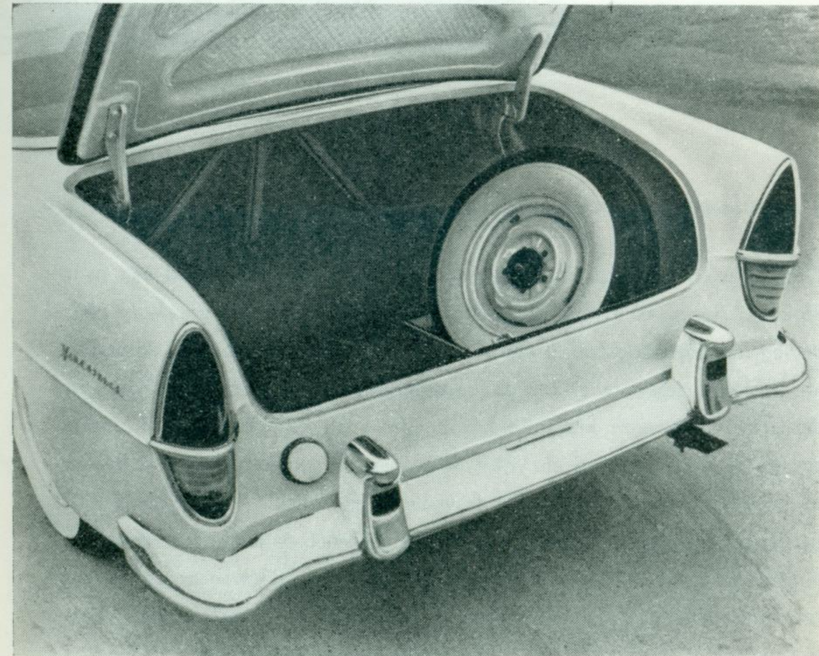
Voor lak- en chroombehandeling neme men bij voorkeur de producten welke de dealer in voorraad heeft en waarvan hij weet, dat ze bij een Versailles goede resultaten geven.

Bekleding

De zittingen, leuningen, enz. kunnen worden gereinigd door borstelen en kloppen, maar beter is nog, de stofzuiger te gebruiken. Voor het verwijderen van vlekken kunnen dezelfde middelen dienen waarmee kledingstukken of meubelstoffen worden behandeld. Gebruik voor het schoonmaken van leren bekleding lauw water, waaraan 1 à 2% van een speciaal wasmiddel, zoals „Stanyl" is toegevoegd. Daarna afspoelen met schoon water en laten drogen.

Reservewiel

Het reservewiel is in ongeveer verticale stand in de bagageruimte gemonteerd.



Gebruik van de cric

Deze dient te worden geplaatst als aangegeven op nevenstaande foto. Om de wagen op te cricken, maakt men gebruik van het crick-handle.



Verwisselen van een wiel

Controleer of de handrem is aangezet, leg voor extra-zekerheid een paar blokken, stenen o.i.d. vóór of(en) achter één of twee wielen — al naar gelang het doelmatigst is in verband met de stand en plaats van de wagen — haal het reservewiel uit de bagageruimte, verwijder de wieldop en draai de wielmoeren los (niet „àf"). Plaats de cric zoals in de vorige paragraaf is aangegeven en vijzel de wagen op totdat het te verwisselen wiel vrij van de grond is. Draai de wielmoeren volledig van de bouten af, en vervang het wiel door het reservewiel. Schroef de moeren weer op de bouten en draai ze niet meer dan matig vast, laat de wagen zakken, en zet de wielmoeren nu goed vast aan, alvorens het sierdeksel op zijn plaats te brengen.

Smeermiddelen

MOTOR:

's winters	(strenge winter)	SAE 10
	anders	SAE 20
's zomers		SAE 30

VERSNELLINGSBAK:

's winters	SAE 80 E.P.
's zomers	SAE 90 E.P.

ACHTERBRUG:

's winters	SAE 80 E.P.
's zomers	SAE 90 E.P.

Technische kenmerken

MOTOR

Type: 8-cylinder in V-vorm, met zijkleppen. Boring: 66,065 mm. Slag: 85,725 mm. Cylinderinhoud: 2.351 liter.

Compressieverhouding: 7,2 op 1.

Maximum vermogen: 80 pk bij 4600 omw. per minuut.

Maximum koppel: 15,2 kgm, tussen 2200 en 2600 omw. per minuut.

SMERING

Smering onder druk d.m.v. tandwielpomp, naar hoofd-, drijfstang- en nokkenaslagers, oliefilter.

KOELSYSTEEM

Met waterpomp; circulatie automatisch geregeld door 2 thermostaten in de wateruitlaat van de cylinderkoppen. De waterpomp wordt, tezamen met de ventilator op dezelfde as, door een riem aangedreven.

BENZINETOEVOER

Het benzinereservoir bevindt zich achteraan, onder de vloer van de kofferruimte. De carburator wordt gevoed door een benzinepompje van het membraan-type, aangedreven door de nokkenas.

CARBURATOR

Type Zenith Stromberg 32 NDIX, dubbele valstroomcarburator.

Speciale start-inrichting met handbediening.

Venturi: 19 mm.

Hoofdsproeier: 95. Stationnaire sproeier: 60. Startsproeier: 140.

Compensatiesproeier: 180.

Niveau in de vlotterkamer: 16 mm beneden de pasrand.

LUCHTFILTER

Oliebad-type.

ONTSTEKING

door batterij, bobine en stroomverdeler.

Automatische vervroeging door vacuum-regelaar.

Voorontsteking: 3° op de krukas.

Ontstekingsvolgorde: 1, 5, 4, 8, 6, 3, 7, 2.

Afstand contactpunten: 0,38 à 0,42 mm (0,015"—0,016").

Bougies Champion H 10 of Eyquem 122 S of AC 45 L.

Afstand bougie-electroden: 0,70 mm (0.027").

KOPPELING

Enkelvoudige droge-plaat-koppeling.

Vrije slag: 14 mm (0,55").

VERSNELLINGSBAK

Type: 3 versnellingen.

Prise directe in 3e versnelling; 2de en 3de versnelling met gesynchroniseerde schakeling.

Overbrengingsverhoudingen:

1ste: 3,115 op 1 = 0,321
2de : 1,772 op 1 = 0,564
3de : Prise directe
Achteruit: 4,005 op 1 = 0,250

ACHTERAS

Halfvrijdragend; hypoïd.

Overbrengingsverhouding: 39 × 10 = 3,9 op 1.

STUURINRICHTING

Type Gemmer, met worm en rol.

Overbrengingsverhouding: 18,2 op 1.

Middellijn kleinste draaicirkel: 11,40 m (buitenste punt).

REMMEN

Type: duo-servo, hydraulisch, op de vier wielen, bediend met pedaal. Handrem, met onafhankelijke kabelbediening, mechanisch op de achterwielen.

Remtrommel-middellijn: 228,6 mm (9″).

Remvoeringdikte: 5 mm (0,198″).

Totaal remvoering-oppervlak: 964 cm² (149,4 sq.in.).

WIELEN EN BANDEN

Stalen schijfwielen: 4½ J-13 — Banden: 6,40 × 13.

Bandenspanning (vóór en achter): 1,7 kg/cm² (24,1 lbs/sq.in.).

VOORVERING

Type: onafhankelijk, met schroefveren en dubbelwerkende hydraulische schokdempers.

ACHTERVERING

Type: met half-elliptische langsveren van 7 bladen.

Telescopische hydraulische schokdempers, niet nastelbaar.

ELECTRISCHE INSTALLATIE

Batterij: 6 Volt — Capaciteit: 90 amp./uur — Positieve pool aan de massa.

Dynamo: type shunt — Aparte spanningsregelaar met drie elementen — Overbrengingsverhouding aandrijving dynamo: 1,42 op 1.

Startmotor: 6 V met Bendix-rondsel, bediend via een relais — Overbrengingsverhouding: 13,55 op 1.

AFMETINGEN EN GEWICHT

Grootste lengte: 4,5 m — Grootste hoogte (belast): 1,48 m — Grootste breedte: 1,75 m — Wielbasis: 2,69 m — Spoorbreedte (vóór): 1,37 m — Spoorbreedte (achter): 1,34 m — Vrije bodemruimte: circa 15 cm.

Gewicht, leeg, met volle tank, gereedschap en reservewiel: 1175 kg.

Toelaatbaar gewicht, belast: 1645 kg.

DIVERSE INHOUDEN

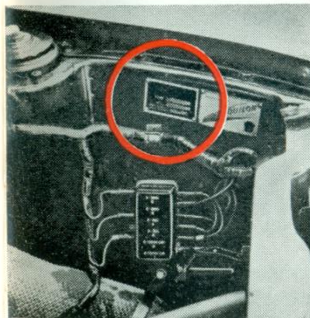
Motorcarter	4,5 liter (waarvan 0,5 liter in filter)
Versnellingsbak	1,5 liter
Achterbrug	1,7 liter
Voorste schokdempers . . .	0,45 liter elk
Benzinetank	60 liter
Koelsysteem	17 liter
Luchtfilter (oliebad) . . .	0,22 liter
Stuurhuis	0,22 liter

KENTEKENEN VAN DE WAGEN

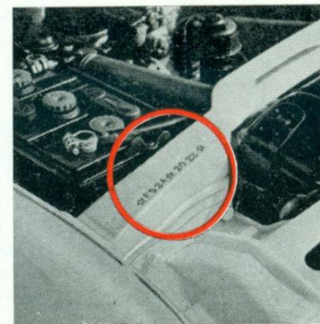
1) Het kentekenplaatje, bevestigd op de binnenzijde (onder de motorkap) van het linker voorspatbord, bevat de merknaam, de type-aanduiding, het serienummer van het onderhavige type, en de opgave van het toelaatbare gewicht van de belaste wagen.

2) De type-aanduiding en het serienummer zijn ingeslagen rechts bovenop een dwarsbalk van de zelf-dragende carrosserie, achter boven de radiator.

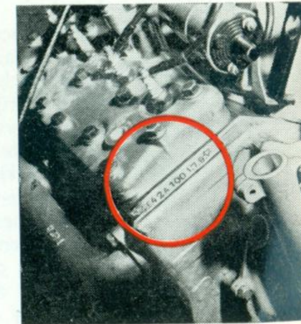
3) Het motornummer is ingeslagen op de bovenzijde van het cylinderblok, vlak vóór de rechter cylinderkop.



Kentekenplaatje



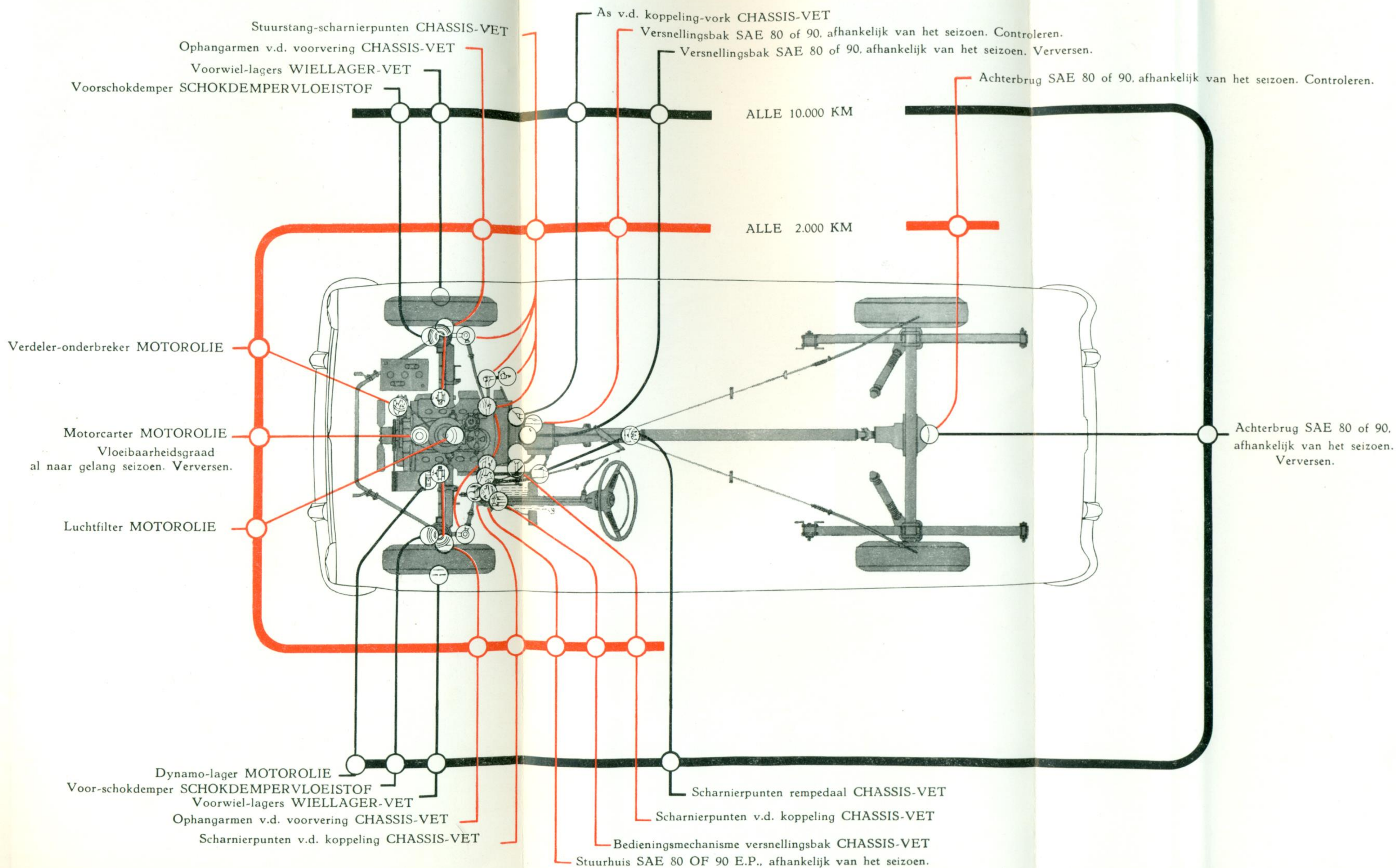
Type en serienummer



Motornummer

De N.V. Nederlandsche Ford Automobiel Fabriek, die er immer naar streeft haar producten en werkmethoden te verbeteren, behoudt zich te allen tijde het recht voor specificaties, uitrustingen en prijzen te wijzigen, zonder voorafgaande kennisgeving of enige andere verplichting.

INHOUD



Stuurstang-scharnierpunten CHASSIS-VET
Ophangarmen v.d. voorvering CHASSIS-VET
Voorwiel-lagers WIELLAGER-VET
Voorschokdemper SCHOKDEMPERVLOEISTOF
As v.d. koppeling-vork CHASSIS-VET
Versnellingsbak SAE 80 of 90, afhankelijk van het seizoen. Controleren.
Versnellingsbak SAE 80 of 90, afhankelijk van het seizoen. Verversen.
Achterbrug SAE 80 of 90, afhankelijk van het seizoen. Controleren.
ALLE 10.000 KM
ALLE 2.000 KM
Verdeler-onderbreker MOTOROLIE
Motorcarter MOTOROLIE
Vloeibaarheidsgraad
al naar gelang seizoen. Verversen.
Luchtfilter MOTOROLIE
Achterbrug SAE 80 of 90,
afhankelijk van het seizoen.
Verversen.
Dynamo-lager MOTOROLIE
Voor-schokdemper SCHOKDEMPERVLOEISTOF
Voorwiel-lagers WIELLAGER-VET
Ophangarmen v.d. voorvering CHASSIS-VET
Scharnierpunten v.d. koppeling CHASSIS-VET
Scharnierpunten rempedaal CHASSIS-VET
Scharnierpunten v.d. koppeling CHASSIS-VET
Bedieningsmechanisme versnellingsbak CHASSIS-VET
Stuurhuis SAE 80 OF 90 E.P., afhankelijk van het seizoen.